

Département de la Savoie

Enquête publique environnementale préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de vélo-route des Préalpes en Combe de Savoie entre ALBERTVILLE et LAISSAUD

Communes d'Albertville, Grignon, Gilly-sur-Isère, Frontenex, Grésy-sur-Isère,
Sainte Hélène-sur-Isère, Tournon, Aiton, Fréterive, Chamousset,
Saint Jean-de-la-Porte, Cruet, Saint-Pierre d'Albigny, Arbin, Montmélian,
La Chavanne, Sainte Hélène-du-Lac, Francin et Laissaud.

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Sommaire	Page
1) GENERALITES ET OBJET DE L'ENQUÊTE	
1.1 Le projet	2
1.2 Les études de tracé	3
1.3 L'estimation sommaire des dépenses	3
1.4 L'étude d'impact.....	3
1.5 Avis de l'Autorité Environnementale	4
1.6 Réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale.....	5
2) L'ENQUETE PUBLIQUE	
2.1 Cadre réglementaire	6
2.2 Composition du dossier soumis à l'enquête.....	6
2.3 Organisation et déroulement de l'enquête.....	6
3) OBSERVATIONS RECUEILLIES	9
4) EXAMEN DES OBSERVATIONS	
4.1 Procès-verbal des observations reçues et mémoire en réponse	21
4.2 Réponses du Commissaire Enquêteur.....	22
ANNEXES	
Procès-verbal des observations reçues.....	annexe 1
Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.....	annexe 2

1) GENERALITES ET OBJET DE L'ENQUÊTE

1.1 Le projet

La Véloroute des Préalpes en Combe de Savoie, d'ALBERTVILLE à LAISSAUD, est un programme d'aménagement qui s'inscrit dans un itinéraire d'intérêt national à travers le sillon Alpin. Cet itinéraire prend naissance à ANNECY et suit la vallée de l'Isère d'ALBERTVILLE à VALENCE.

Dans sa partie savoyarde, cette véloroute s'étend sur un linéaire de 60 km entre UGINE et PONTCHARRA et s'insère dans la démarche "Action en faveur des deux roues/Véloroutes et Voies Vertes" instituée par le Conseil Général de la Savoie.

Le programme de Véloroute en Combe de Savoie, objet de la présente enquête publique, concerne le tronçon compris entre ALBERTVILLE et PONTCHARRA sur un linéaire de 45 km, via MONTMELIAN. Il traverse 6 cantons et 19 communes ; la traversée d'ALBERTVILLE sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage communale.

Le tracé emprunte majoritairement des cheminements existants revêtus ou non, à savoir des voies communales, des chemins d'exploitation, des pistes forestières et des tronçons de berge de l'Isère.

La conception de la véloroute suit les caractéristiques techniques et les critères énoncés par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) dans le manuel "Recommandations pour les aménagements cyclables" d'avril 2000. Sa réalisation s'inscrit dans la démarche instaurée par le Département à travers sa politique vélo développée depuis 1993 et s'appuie sur les principes fondamentaux suivants :

- développement du tourisme vert ou rural ;
- promotion des déplacements en modes doux ;
- instauration d'une utilisation de la véloroute éco-citoyenne ;
- accessibilité élargie à l'ensemble des usagers ;
- développement des fonds de vallée ;
- insertion environnementale et paysagère de l'itinéraire ;
- optimisation des coûts d'investissement et d'entretien.

Quelques définitions :

Les véloroutes sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional national ou européen. Elles doivent répondre à des critères de linéarité, de continuité, de sécurité, de balisage, d'entretien... et, pour être adaptées à tous cyclistes, leur déclivité ne doit pas être supérieure à 3%.

Ce ne sont pas des aménagements cyclables mais des itinéraires empruntant tous types de voies sécurisées dont les "voies vertes", des routes secondaires à circulation modérée en voie partagée et des pistes ou bandes cyclables.

Les "voies vertes" sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et dans certains cas, aux cavaliers.

Les voies partagées sont des aménagements non spécifiques à la pratique du cycle. Elles s'établissent sur des chaussées fortement limitées en vitesse (<30 km/h) ce qui permet une cohabitation équilibrée entre tous les usagers sans que ne nécessite un aménagement spécifique dédié aux cycles. La signalisation du partage de voie est indiquée afin que tout usager de la voie redouble de vigilance.

Les pistes cyclables sont des aménagements de chaussées, en bordure de chaussée, indépendante de cette dernière grâce à des séparateurs continus parfois infranchissables. Elles sont réservées exclusivement aux cycles.

Les bandes cyclables sont des aménagements en bordure de chaussée, non séparés de la route longée et dont la délimitation se fait visuellement par une bande discontinue au sol.

1.2 Les études de tracé

Depuis 2006 les études préliminaires et les réunions d'échange ont permis de proposer un itinéraire pour lequel des variantes localisées ont été envisagées. Le tracé a été découpé en quatre sections :

- Section 1 – d'Albertville à Grésy sur Isère (du pont Albertin au pont de Grésy) ;
- Section 2 – de Grésy sur Isère à Saint Pierre d'Albigny (du pont de Grésy au lac de Carouge) ;
- Section 3 – de Saint Pierre d'Albigny à Montmélian (du lac de Carouge à Montmélian Centre) ;
- Section 4 – de Montmélian à Laissaud.

Dans chacune de ces sections au moins deux variantes ont été étudiées et comparées sur la base des critères : technique, urbanisme, environnement, paysage et humain. Elles sont largement explicitées et cartographiées dans le dossier ; pour chaque variante le parti d'aménagement proposé fait également l'objet d'une justification à partir des critères ci-dessus.

Pour mémoire : un premier tronçon entre Albertville et la base de loisirs de Sainte Hélène sur Isère de 5 km environ a déjà été aménagé en itinéraire cyclable par le Conseil Général.

Les observations formulées par les élus et acteurs locaux ont été prises en compte ainsi que les coûts prévisibles pour identifier un projet qui aura globalement le moindre impact sur son environnement.

1.3 L'estimation sommaire des dépenses

L'estimation sommaire des dépenses a été établie pour chacune des quatre sections, soit en montants TTC :

- Section 1 : 14 km – 2,0 M€
- Section 2 : 11 km – 3,2 M€
- Section 3 : 12 km – 3,4 M€
- Section 4 : 8 km – 3,8 M€

En ajoutant le montant des travaux déjà réalisés entre Albertville (Pont Albertin) et Sainte Hélène sur Isère, le montant total pour les 45 km s'élève à : 13,5 M€

1.4 L'étude d'impact

Conformément au code de l'environnement (articles L122-1 à L122-3 et R122-1 à R122.16) le projet doit être précédé d'une étude d'impact.

Cette étude analyse les effets du projet sur le milieu physique, sur le milieu naturel et sur le milieu humain et annonce les mesures retenues pour réduire ou compenser les impacts.

Concernant le milieu naturel, le site de la Bialle est le plus sensible du projet ; il fait l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope Natura 2000. L'itinéraire du projet restera en périphérie de ce secteur de biotope et de ce fait l'étude estime que les impacts restent limités. D'une part la circulation est essentiellement diurne et aucun obstacle ne gêne la traversée de la faune. Afin de préserver le site des dégradations liées à la fréquentation du public, des signalisations relatives à la faune et à la flore seront mises en place dans les secteurs les plus sensibles.

Les atteintes les plus significatives à l'environnement risquent de se produire en phase de chantier. Toutes les précautions seront prises (balisages, consignes, travaux en périodes les moins défavorables...) pour limiter le plus possible les impacts liés aux travaux.

Concernant le milieu humain, le projet est implanté en zone agricole et naturelle. Il doit s'intégrer en préservant le milieu naturel et en empruntant des cheminements existants. Il ne nécessite pas de mise en compatibilité de documents d'urbanisme.

Cet aménagement va permettre de valoriser les milieux de la Combe de Savoie en les faisant découvrir aux utilisateurs. Il aura des effets bénéfiques sur le développement économique, les emplois, la restauration touristique et les commerces de proximité de la véloroute.

Les activités agricoles, très présentes dans cette région, sont prises en compte en évitant les secteurs les plus sensibles comme les vignobles. Lorsqu'il est impossible d'utiliser en voies partagées les voies privilégiées par le monde agricole, des aménagements de voies dédiées en stabilisé ont été prévues pour les passages agricoles.

Le tourisme et les loisirs ont été analysés. Les offices de tourisme d'Albertville, Montmélian et Saint Pierre d'Albigny sont recensés dans l'aire d'étude et vont promouvoir la fréquentation de la véloroute.

Toutes les activités ont été analysées : économiques, déplacement et transports, accidentologie, nuisances acoustiques...

1.5 Avis de l'autorité environnementale

En préambule l'autorité environnementale relève que le linéaire du projet (45 km) influence fortement la masse de données à produire. De ce fait l'étude d'impact reste souvent générale et n'apporte pas toujours le niveau de précision qui serait souhaitable pour bien évaluer le potentiel d'impacts localisés. Le résumé non technique est jugé assez complet.

L'état initial de l'environnement est bien présent au dossier. Il apporte des éléments sur la qualité des eaux de l'Isère, sur les risques d'inondation, sur la richesse du patrimoine naturel liée à l'abondance des zones humides. L'autorité environnementale regrette toutefois le manque de données sur les cours d'eau plus locaux (Bialle, Gargot et Aitelène) et sur le positionnement des espèces protégées ou sur les corridors écologiques. L'état initial paysager est jugé "particulièrement maigre".

Le volet justifiant le choix de la solution retenue présente pour chacune des sections du projet plusieurs variantes notamment au niveau des zones où les enjeux environnementaux sont les plus prégnants tel le secteur de la Bialle ou les sections sur lesquelles des conflits d'usage ont été identifiés.

L'étude analyse les impacts positifs du projet, en terme de santé publique du fait du développement des modes de déplacement doux et les impacts négatifs comme l'augmentation des surfaces imperméabilisées ou l'exposition des usagers aux risques d'inondation.

Le coût des mesures en faveur de l'environnement et le développement des incidences au titre de Natura 2000 sont traités dans le dossier mais avec insuffisance de détail ou d'analyse scientifique.

Le SDAGE Rhône Méditerranée n'est pas évoqué dans l'étude. La compatibilité du projet avec ses orientations relatives aux zones à enjeu "eau" aurait permis d'examiner le maintien du bon fonctionnement des réservoirs biologiques, les mesures retenues pour lutter contre les pesticides, la préservation et la restauration des bords de cours d'eau, le contrôle des remblais en zone inondable...

L'autorité environnementale évoque des insuffisances du dossier vis-à-vis de l'analyse des impacts sur la protection des monuments historiques, sur l'arrêté de protection de biotope de la Bialle et des bassins Mollard, sur le périmètre de protection du captage du puits de Saint Jean de la Porte...

En conclusion elle estime que, sur la forme, le dossier est perfectible sur de nombreux points, notamment vis-à-vis de l'examen des aires de pique nique et de parkings et des pollutions liées aux véhicules et déchets.

Sur la prise en compte de l'environnement, l'autorité environnementale estime que le projet est un aménagement destiné à promouvoir l'usage des déplacements non motorisés et traduit un objectif globalement positif en terme de développement durable.

Elle estime également que le dossier fait état d'un "processus de concertation assez développé et les points de vue exprimés ont bien été pris en compte". Le principe d'une réutilisation maximale des voies et chemins existants est également remarqué comme étant positif.

Parallèlement l'autorité environnementale émet quelques réserves sur les dires d'expert qui ne permettent pas toujours de se faire une réelle opinion sur l'étendue des impacts potentiels.

1.6 Réponses du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale

Dans un document de 16 pages agrémenté de photographies et croquis, annexé au dossier d'enquête, le Maître d'ouvrage apporte les réponses et compléments demandés par l'autorité environnementale. Sont ainsi traités :

- La compatibilité du projet avec le SDAGE – L'intégration des dimensions sociales et économiques dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux s'est esquissée depuis les années 1980. Les concertations ont été lancées suite à l'étude préalable de 2006 avec les représentants des Conseils Généraux, des communes et communautés de communes. Parmi les nombreux principes fondamentaux ayant guidé l'instauration du projet et des variantes proposées citons le développement du tourisme vert, la promotion des déplacements en modes doux... jusqu'à l'optimisation des coûts d'entretien.
Pour lutter contre les pollutions, le Maître d'Ouvrage s'engage à ne pas utiliser de pesticides pour l'entretien de la voie.
Pour préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et milieux aquatiques le document énonce et développe, cartes et photographies à l'appui, les mesures prises pour la mise en compatibilité du projet avec les exigences du SDAGE. C'est ainsi que les déboisements se limitent à la création de la voie en site propre sur 1 700 mètres uniquement en rive droite du canal d'Arbin. L'imperméabilisation des sols ne concerne que 3 800 mètres de voies, représentant seulement 8% du linéaire du projet.
- La compatibilité du projet avec la présence d'espèces protégées – Des inventaires faune et flore ont été réalisés lors des étés 2004 et 2005. Du fait de la réutilisation de cheminements existants, les effets se limitent à des dérangements des espèces lors des travaux.
- La compatibilité du projet avec l'arrêté de protection de biotope de la Bialle et des bassins Mollard – Dans ce secteur sensible la véloroute ne s'insère que sur des cheminements ouverts à la circulation des véhicules à moteur. La réalisation des travaux de construction de la véloroute est ainsi compatible avec l'article 6 de l'arrêté puisque les engins ne pénétreront dans ce secteur qu'au travers des chemins ouverts à la circulation.
- La compatibilité du projet avec le patrimoine et la protection des monuments historiques – Aucun site classé n'est répertorié dans l'aire d'étude. Concernant l'insertion paysagère, les impacts restent modérés du fait de la faible emprise du projet et son calage sur des emprises de chemins ou voies existantes.
- La compatibilité du projet avec le plan de prévention des risques d'inondation et avec le périmètre de protection du captage du puits de Saint Jean de la Porte – Concernant le risque inondation, tant pour les écoulements de l'Isère que pour les affluents latéraux, la véloroute ne fera pas obstacle aux écoulements et n'empiètera pas dans le lit mineur.
Les effets sur la ressource en eau sont à considérer uniquement en phase travaux en cas de pollution accidentelle. La mise en place des mesures spécifiques (pas de stockage de matériels ou produits polluants à proximité...) permettra d'éliminer ces risques. En phase d'exploitation les risques seront nuls.
- Les zones humides, les boisements alluviaux et les espèces remarquables – Une carte à grande échelle présente les nombreuses zones humides le long du tracé et des zooms sur les zones humides remarquables (secteurs de l'Aitelène, de Saint Jean de la Porte, de la Baraterie, amont de Montmélian et la Bialle) décrivent les spécificités de ces zones à l'aide de cartographies et nombreuses photographies. Le chapitre se termine par l'énoncé des mesures qui seront prises en phase travaux : suppression et réductions liées aux émissions de poussières et envol de particules, suppression et réduction des bruits, balisage destiné à éviter la divagation des engins, protection et signalisation des arbres les plus exposés...

2) L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1 Cadre réglementaire

- code de l'environnement, articles L 122-1, L 122-3, L 123-1 à L 123-5, L 123-9 à L 123-19, L 126-1 et R 122-1 à R 122-7, R 122-9 et R 123-1 à R 123-27 ;
- code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L 11-1, L 11-1-1 et L 11-2, R 11-3 et R 11-19 à R 11-28 ;
- délibération de la Commission permanente du Conseil Général de la Savoie du 31 août 2012 demandant l'ouverture d'une enquête environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de véloroute des Préalpes en Combe de Savoie ;
- dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constitué comme il est dit à l'article R 11-3-I du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R 123-8 du code de l'environnement.

2.2 Composition du dossier soumis à l'enquête

- arrêté d'ouverture d'enquête du 16 septembre 2014 ;
- résumé non technique du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- dossier d'enquête publique – fascicule unique comprenant les informations juridiques et administratives, le plan de situation du projet, la notice, le plan général des travaux, l'étude d'impact, le dossier d'évaluation des incidences au titre de NATURA 2000, la délibération du Maître d'Ouvrage, l'avis de l'Autorité Environnementale et la réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale.

2.3 Organisation et déroulement de l'enquête

Désignation du commissaire enquêteur par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de GRENOBLE : décision n° E14000194/38 du 28 juillet 2014 désignant : M. André PETIT, titulaire et Monsieur Gérard AVRILLER, suppléant.

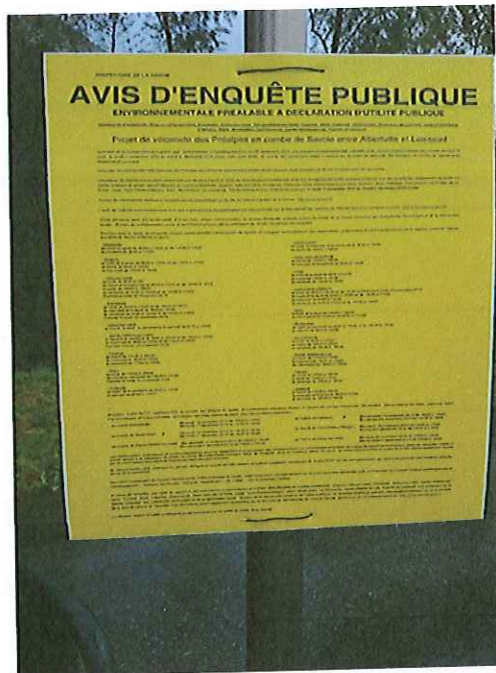
L'arrêté d'ouverture d'enquête, du 16 septembre 2014, de Monsieur le Préfet de la Savoie fixe ainsi les dates et modalités de l'enquête :

- enquête publique du lundi 03 novembre 2014 au mardi 09 décembre 2014 au vendredi 14 septembre inclus ;
- registre et dossier : dans chacune des 19 communes mentionnées ;
- permanences du Commissaire Enquêteur en maries de :
 - Albertville : jeudi 13 novembre 2014 de 10h00 à 12h00
lundi 1^{er} décembre 2014 de 10h00 à 12h00
 - Montmélian : jeudi 13 novembre 2014 de 14h30 à 16h30
lundi 1^{er} décembre 2014 de 14h30 à 16h30
 - Sainte Hélène sur Isère : vendredi 14 novembre 2014 de 10h00 à 12h00
mercredi 03 décembre 2014 de 10 00 à 12h00
 - Laissaud : vendredi 14 novembre 2014 de 14h00 à 16h00
vendredi 05 décembre 2014 de 14h00 à 16h00
 - Saint Pierre d'Albigny : mardi 18 novembre 2014 de 15h00 à 17h00
mardi 09 décembre 2014 de 15h00 à 17h00
 - Grésy sur Isère : jeudi 20 novembre 2014 de 10h00 à 12h00
vendredi 05 décembre 2014 de 10h00 à 12h00
- annonces légales dans la presse :
 - Dauphiné Libéré, les 03 octobre 2014 et 04 novembre 2014 ;
 - La Savoie, les 09 octobre 2014 et 06 novembre 2014 ;

- affichage de l'avis d'enquête dans les communes : l'avis d'enquête a été affiché dans chacune des 19 communes et a fait l'objet d'une vérification de ma part avant l'enquête ou à l'occasion de mes permanences ; par ailleurs, cet affichage a fait l'objet d'un certificat du maire, joint au registre ;
- affichage de l'avis d'enquête sur le terrain : un avis d'enquête a été affiché, au moins 15 jours avant le début de l'enquête, en divers points du parcours et a fait l'objet d'une vérification de ma part et de photographies ci-après attestant de cet affichage ;



ALBERTVILLE - Abords du pont Albertin



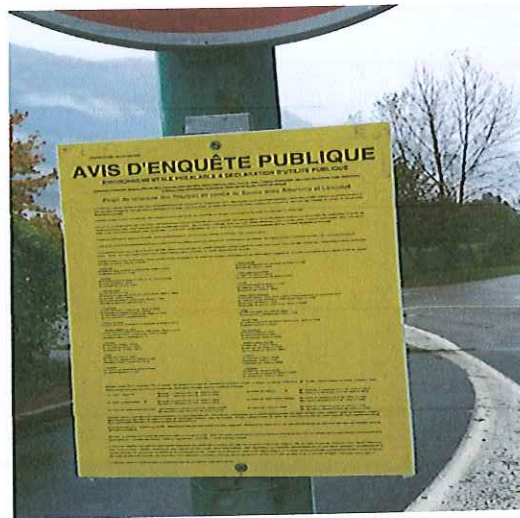
SAINTE HELENE SUR ISERE
Base de loisirs



GRESY SUR ISERE - Base de loisirs



SAINT PIERRE D'ALBIGNY – Base de loisirs



MONTMELIAN – Abords du pont Morens



LAISSAUD – Fin du projet

- autres moyens d'information du public : toutes les informations relatives à l'enquête étaient consultables sur le site du Conseil Général de la Savoie : <http://www.savoie.fr>
- réunions et visite des lieux :
 - . réunion avec le Conseil Général de la Savoie, Maître d'Ouvrage, le 20 août 2014
 - . visite des lieux et des points singuliers du parcours en compagnie du Maître d'Ouvrage, le 23 septembre 2014 ;
 - . déplacement en préfecture le 26 septembre 2014 pour ouverture et paraphe des registres et dossiers d'enquête ;
 - . vérification de l'affichage sur le terrain, en compagnie du Maître d'Ouvrage, le 17 octobre 2014 ;
 - . rencontre de Madame le Maire de Sainte Hélène du Lac, le 04 novembre 2014 ;
 - . rencontre de Monsieur le Maire de Francin, le 16 novembre 2014 ;
 - . invitation par Monsieur le Maire de Sainte Hélène sur Isère à une réunion publique qu'il organisait avec les agriculteurs, le 21 novembre 2014 ;

- . rencontre de Monsieur le Maire de Sainte Hélène sur Isère pour une visite du tracé sur sa commune, le 28 novembre 2014 ;
- . réunion avec le Conseil Général de la Savoie, le 2 décembre 2014 pour faire un point, en cours d'enquête, sur les observations reçues ;
- . rencontre sur le terrain pour une visite d'accès aux parcelles, de Messieurs ETTÉLIN Frères, agriculteurs à Aitonle, le 5 décembre 2014 après ma permanence à Grésy sur Isère ;
- . réunion avec le Conseil Général de la Savoie, le 18 décembre 2014, pour l'examen des observations reçues et l'établissement du procès-verbal ;
- clôture de l'enquête et récupération registres, dossiers et certificats d'affichage par le commissaire enquêteur : pour sécuriser la transmission des documents au commissaire au commissaire, j'ai proposé au Maître d'Ouvrage et au Préfet de passer moi-même récupérer les dossiers et registres dans chacune des mairies, les 10, 11, et 12 décembre 2014.

3) OBSERVATIONS RECUEILLIES

J'ai reçu 80 (quatre vingt) observations sous forme manuscrites sur registres ou par lettres annexées aux registres. J'ai reçu 3 pétitions également annexées aux registres. Je n'ai reçu aucune observation orale.

Résumé des observations :

Albertville : 4 observations

- AAPPMA Albertville MM POINTET et POUCCOURINE mention manuscrite page 2 ;
- Monsieur POINTET lettre du 28 novembre 2014 ;
- Monsieur VALAZ Christophe lettre du 01 décembre 2014 ;

Les observations exprimées par ces trois personnes dénoncent un manque de concertation et contestent la mention au dossier "tracé validé par le monde de la pêche". Ils dénoncent également les restrictions de circulation sur le chemin de digue, le long de l'Aitelène, de la Bialle et prétendent que sur les voies partagées la circulation sera réservée exclusivement aux engins agricoles.

- Lettre de Madame Carine MOTTA de Plancherine mentionne que le bitume ne permet pas aux cavaliers d'évoluer à des allures vives. L'absence de passage hors bitume pour les cavaliers est préjudiciable à une bonne entente cavaliers/cyclistes. Elle préconise de dédier le chemin de digue aux vélos de route, ce tracé étant plus linéaire.

Grignon : 1 observation

- manuscrite sur registre de Monsieur François RIEU, cycliste, estimant que ce projet est indispensable sous les aspects sportifs, sécurité et touristique. Il développe largement l'attrait du parcours.

Gilly sur Isère : 2 observations

- 1 sur registre, page 2, Monsieur Rodolphe LECLERC donnant un avis favorable au projet ;
- 1 lettre de Monsieur TRANCHANT demandant que lui soit délivré un certificat d'occupation de sa propriété (parcelle 1001 section C) le dégageant de toute responsabilité.

Frontenex : 3 observations manuscrites page 2

- 2 avis favorables (Messieurs REGAUDIAT Alain et GIRARY Jean Paul) ;
- 1 avis très favorable (Madame Annie BOUVIER).

Grésy sur Isère : 4 observations

- Lettre du 2 décembre 2014 de Monsieur François GAUDIN Maire de Grésy sur Isère mentionne un conflit d'usage sur la voie étroite dans le tronçon compris entre l'aire de covoiturage et le lac de Grésy et propose 2 solutions : soit une circulation propre, soit des restrictions de circulation avec mise en place d'une déviation ;
- Lettre du 3 décembre 2014 du Président du Syndicat de la Bialle mentionnant que les travaux entrepris par le syndicat (curages, débardages, entrepôt de bois) ne garantissent pas l'accès permanent des cyclistes. Le syndicat s'interroge sur le nettoyage des déchets produits par les utilisateurs de la véloroute. Il préconise un renvoi du tracé sur les berges de l'Isère.
- Lettre du 3 décembre 2014, des Agriculteurs de la commune de Grésy sur Isère, cosignée par 7 personnes. Ils déplorent de ne pas avoir été consultés sur le tracé compris entre le pont de Grésy et le lac (voie étroite comprise entre l'aire de covoiturage et le lac de Grésy déjà mentionnée par le Maire). Ils signalent que cette voie est déjà dangereuse du fait de sa faible largeur et que ramener les vélos en supplément va inévitablement créer des dangers. Ils préconisent un tracé autre avec une signalétique indiquant les lieux touristiques, dont le lac ;
- Copie de la lettre de la FDSEA du 1^{er} décembre 2014 (original déposé à Saint Pierre d'Albigny mais mentionnant une remise en main propre à Laissaud).

Sainte Hélène sur Isère : 13 observations ou pétitions

- Délibération du Syndicat Intercommunal de l'Aitelene du 17 octobre 2014, émettant un certain nombre de demandes relatives à la conception de la véloroute (supporter la circulation d'engins forestiers et de camions), à son entretien (bordures, élagages, remise en état des dégâts causés par le Syndicat, travaux supplémentaires...), à son utilisation (pas de barrières gênant l'accès pour l'entretien, fermée au public lors du broyage ou des coupes de bois, opérations pouvant s'étaler sur plusieurs mois) et établissement d'une convention avec le gestionnaire de la véloroute ;
- Lettre du 25 novembre 2014 de Madame et Monsieur DROUET (exploitante du centre de loisirs JET ROAD 73) demandant la prise en compte de la sécurité du lac n°3 par l'installation de dispositifs et de signalisations afin de dégager sa responsabilité en cas d'accident ;
- Observation manuscrite, page 5 du registre, de Monsieur Daniel TAVEL Maire de la commune de Sainte Hélène sur Isère, cosignée par 12 personnes dont des adjoints et des conseillers municipaux mentionnant une importante circulation d'engins et poids lourds entre le giratoire de la sortie d'autoroute et la zone artisanale. Le classement en voie partagée ne lui paraît pas compatible et il préconise la création d'une piste parallèle.
Sur la partie commune agricole et voie verte il craint des conflits d'utilisation liés à l'intense activité agricole avec des engins modernes et puissants. Il estime qu'il y a lieu de revoir le tracé dans l'intérêt général ;
- Pétition des agriculteurs et arboriculteurs signée par 15 personnes, annexée page 7 du registre et énumérant les différentes activités et évoquant la taille imposante la taille des engins. Ils mentionnent également la présence de gros troupeaux de moutons encadrés par des chiens Patous. Ils préconisent le déplacement de la véloroute le long de la digue acomme au départ d'Albertville ;
- Courrier de Madame le Maire d'Aiton du 2 décembre 2014, remise à ma permanence du 3 décembre 2014 par un Conseiller Municipal d'Aiton, annexée page 8 ; cette lettre est identique à celle annexée au registre d'Aiton et vient appuyer les revendications des syndicats d'exploitants agricoles dénonçant des conflits d'usage. Elle s'interroge également sur l'avenir à propos de la responsabilité de l'entretien du tracé ;

- Copie de la lettre de la FDSEA du 1^{er} décembre 2014 (original déposé à Saint Pierre d'Albigny mais mentionnant une remise en main propre à Laissaud) dénonçant une absence de concertation et une description trop simplifiée de l'activité agricole (pages 110 et 186) ou des statistiques de 2000 au lieu de 2010, un projet mal construit avec une cartographie imprécise et une définition confuse des usages de la voie verte. L'emploi du terme "susceptible" n'est pas satisfaisant et la largeur de 3,00 mètres insuffisante pour des engins de 3 à 3,50 mètres avec attelage de 4 à 4,50 mètres ou pour une moissonneuse batteuse de 5 mètres. De la page 3 à la page 5 cette lettre conteste les tracés ou la nature de la voie. Le plus souvent la FDSEA propose un tracé le long de la digue, de Sainte Hélène sur Isère au pont de Grésy... et ensuite un autre tracé. La FDSEA pense qu'à Laissaud le projet va compromettre le projet d'extension d'une gravière et la cohabitation camions/engins agricoles sur son accès.
En conclusion la FDSEA conteste l'utilité publique du projet, estimant qu'il sert des intérêts économiques privés et qu'il devrait avoir un tracé au plus court. Elle préconise un retrait du projet pour être retravaillé en concertation.
- Page 13 du registre, observation manuscrite de Monsieur Roland GEORGE jugeant le tracé très beau, surtout le long de l'Aitelène, et mentionnant que la cohabitation des cyclistes avec les agriculteurs se passe très bien sur plein d'autres sites;
- Page 13 du registre, observation manuscrite de Mr GARIN Christian préconisant un tracé de long de l'autoroute pour éviter des litiges avec agriculteurs et chasseurs ;
- Page 13 du registre, 2 observations manuscrites de Mme MERLIN Murielle et Mme PICCAMIGLIO Carole relatives à la sécurité vis-à-vis des poids lourds et à la sécurité des familles en général ;
- Page 13 du registre, 1 mention de remise d'un courrier par Monsieur BERTHET Roger, ce courrier est annexé page suivante ;
- Courrier de Monsieur BERTHET Roger annexé page 14 du registre. Cette personne est gérante de Trans Belledonne et, pour raison de sécurité, exprime son total désaccord sur le tracé empruntant la desserte de la zone industrielle. Il estime que le chemin de digue serait mieux adapté ;
- Pétition de chasseurs et agriculteurs avec 49 signatures, annexée pages 15 et 16 du registre. Ils expriment leur opposition au tracé entre Saint Hélène sur Isère et Aiton qui est une zone de chasse au petit et grand gibier. Ils préconisent d'utiliser la berge de l'Isère entre Frontenex et le Pont d Grésy ou le long de l'autoroute A43.

Tournon :

- Délibération du Conseil Municipal, du 14 novembre 2014, intitulée "motion relative à l'enquête publique projet de véloroute en Combe de Savoie" annexée au registre page 2. Cette motion est très favorable au projet et émet le souhait de mise en place d'une signalétique touristique en faveur des monuments historiques, de l'hébergement, des professionnels... Elle mentionne la nécessité de réaliser des aménagements de qualité en terme de sécurité.

Aiton : 1 observation

- courrier de Madame le Maire d'Aiton demandant une concertation avec la profession agricole à propos des difficultés de cohabitation entre troupeaux et engins agricoles ; interrogations sur l'attribution de l'entretien et la remise en état du tracé lorsqu'il sera nécessaire.

Fréterive : 5 observations

- Page 2 du registre, mention de la Présidente de l'Association Frette-Rive à Pied et courrier du 04 décembre 2014 annexé page 3. Madame BUEVOZ, présidente de l'association Frette-Rive à Pied déplore que le dossier ne comporte pas des cartes grand format plus détaillées. Elle estime que le tracé doit approcher davantage les habitations pour encourager le mode de transport doux à vélo, elle dénonce un problème de sécurité au niveau du passage de la RD201 sous le pont SNCF.

Elle mentionne que le dossier doit être réactualisé en ce qui concerne les "boucles communales".

Elle émet d'autres remarques sur les appellations, données INSEE, carte des eaux superficielles... Au final, Madame BUEVOZ émet un avis favorable sur le projet et questionne le Maître d'Ouvrage sur la signalétique des connexions aux sentiers de randonnée et autres itinéraires piétons-cycliste, signalétique dont elle espère la prise en charge par le Maître d'Ouvrage au même titre que l'entretien et l'exploitation de la véloroute ;

- Page 2 observation manuscrite de Monsieur J. MIGUET Adjoint au Maire? Cette personne estime que la cohabitation avec les engins agricoles est impossible, qu'il n'y a pas eu de concertation, que le montant prévu pour les expropriations est sous-estimé, que les restrictions budgétaires publiques sont incompatibles avec l'engagement de telles dépenses pour ce projet, que les contribuables vont devoir financer une infrastructure dont le nombre de bénéficiaires est incertain... Pour toutes ces raisons, Monsieur MIGUET préconise d'utiliser plutôt les accotements des RD 1090 et ancienne RN6 entre Albertville et Montmélian ;
- Courrier du 8 décembre 2014 de Madame et Monsieur BUEVOZ Eve et Guy auquel sont jointes 3 planches photographiques montrant les désordres induits par la circulation des moissonneuses-batteuses, ce qui rend impossible le projet de voie partagée pour traverser la commune, sauf à créer des voies spécifiques grosses consommatrices de surfaces agricoles. Ces personnes préconisent un tracé en rive gauche de la Bialle, actuellement empruntée par les piétons, VTT, chevaux, 4x4, voitures, quad... qui occasionnent un dérangement bien plus important sur cette zone de biotope. La création d'une piste cyclable, en prenant toutes les précautions utiles vis-à-vis de la zone Natura 2000, permettrait de réguler cette circulation anarchique. Ce tracé permettrait également de résoudre le problème de sécurité lié à la traversée de la RD 201 I ;
- Courrier du 9 décembre 2014 de Monsieur Bernard REVERDY estimant que les consultations sont anciennes et insuffisantes. Il estime le projet incompatible avec la zone biotope de la Bialle et avec la plaine agricole. La piste cyclable pourrait modifier l'équilibre qui s'est instauré au fil des années. Il demande que soit réexaminées les voies partagées et que soit aménagée une bande de 1,00 mètre pour les usages déjà établis.
- Délibération du Conseil Municipal du 9 décembre 2014 estimant que ce projet, compte tenu de son ampleur, aurait nécessité une réunion publique. Elle approuve le projet mais demande que soient réexaminés les risques d'accident et les conflits d'usage sur les secteurs des Carlettes et des Penses, l'interférence avec la zone biotope de la Bialle et la dangerosité du passage sur la RD 201.1 sous le pont SNCF. Elle souhaite que le projet soit revu en concertations avec toutes les parties intéressées.

Chamousset : Pas d'observation

Saint Jean de la Porte :

- Délibération du 05 décembre 2014 donnant un avis favorable au projet (14 voix pour, 0 contre et 0 abstentions) mais mentionne que le tracé n'est pas le plus judicieux car il pénalise les agriculteurs et crée des conflits avec les activités équestres, le réseau d'irrigation et l'entretien de la station d'épuration. Sont annexés un recensement des 9 points incriminés et 2 cartes de repérage réparties sur 3 communes de Saint Pierre d'Albigny, Saint Jean de la Porte et Cruet.

Cruet : 6 observations

- l'Association "Cruet Nature et Patrimoines" mentionne qu'elle apportera des observations. Elle m'a remis un courrier le 9/12/2014 à ma permanence de Saint Pierre d'Albigny pour l'annexer au registre de cette commune.

- Madame SIBUE Clarisse, 1 lettre annexée au registre et une observation manuscrite, page 2. Cette personne pratique l'équitation et estime que le passage d'un cheval nécessite une largeur de 2,00 mètres, que les largeurs pour le passage des tracteurs et moissonneuses batteuses doivent être supérieurs à 3,00 mètres. Elle préconise de reporter la véloroute sur le chemin de halage, elle pense que le long de la RD4 on ne peut pas voir les monuments historiques. Enfin elle prétend qu'aucun affichage sur le terrain n'a été fait. Dans son courrier elle mentionne que les cyclistes roulent trop vite et souvent de front, ce qui est dangereux et ce qui peut effrayer les chevaux. Elle s'interroge sur la cohabitation cyclistes/chevaux/agriculteurs. Elle demande un espace sécurisé pour les chevaux et insiste sur le report du projet en rive gauche de l'Isère.
- Monsieur Roland TROILLARD, observation manuscrite pages 3 à 5, déplore l'absence d'affichage sur le terrain, conteste le classement en voie verte entre le lac de Motte Ronde et le Pont des Anglais, regrette que le projet ignore le chemin de halage et le Pont des Anglais, conteste les barrières anti-intrusion au niveau de la Baraterie qui vont empêcher les ouvriers pépiniéristes de se rendre à leur travail. Monsieur TROILLARD estime que le projet n'a pas passionné les conseils municipaux, qu'il n'est pas judicieux d'inscrire un tel projet dans la zone inondable du PPRI, que les pistes tracteurs ont une largeur insuffisante et qu'il serait plus raisonnable économiquement de réutiliser le parcours existant emprunté par 500 élèves, entre Arbin et Saint Pierre d'Albigny à l'occasion d'une manifestation annuelle ;
- Madame VAILLE, observation manuscrite page 6, estime que pour un usage touristique la véloroute passe à proximité des sites remarquables alors que pour un usage au titre du déplacement doux, elle doit avoir un tracé plus rectiligne et être reliée aux gares et aux itinéraires existants en direction de Chambéry ;
- Monsieur TIOLLIER François, observation manuscrite pages 6 et 7, juge le projet intéressant mais regrette le manque de concertation en particulier avec les agriculteurs. Il mentionne les largeurs nécessaires aux engins agricoles (4 à 5 mètres) ainsi que les dangers liés à la terre déposée sur les voies par les pneus. Il remarque que le tracé entre le monument aux fusillés de Cruet et Montmélian traverse 3 zones industrielles ce qui le rend peu attractif alors qu'il pourrait l'être davantage en empruntant le pont des Anglais et le chemin de halage en rive gauche de l'Isère, jusqu'à La Chavanne ;
- Monsieur Etienne PILARD, Maire de Cruet, lettre annexée par ses soins au registre page 8, regrette l'absence d'information et de concertation. Il proteste contre le classement en voie verte du tronçon compris entre Saint Jean de la Porte et la voie communale n°2 à Cruet car ce parcours est emprunté par les agriculteurs. Ce classement risque donc d'entraîner la création d'itinéraires sauvages de substitution et il souhaite que cette disposition soit revue. La variante n°1 présente un énorme inconvénient, celui des barrières anti-intrusion préjudiciables à l'activité agricole et sources de conflits d'usage.
La variante n°2 est irréalisable car elle passe au milieu des terres labourables. Le conseil municipal souhaiterait que la véloroute emprunte le Pont des Anglais, ce qui permettrait de renforcer l'attrait touristique du projet.

Saint Pierre d'Albigny : 20 observations

- Courrier du Docteur Bernard TURPIN annexé pages 2 et 3 du registre. Ce courrier présente le tourisme équestre en Savoie et préconise un passage en rive gauche de l'Isère qui serait bien moins onéreux. Il mentionne qu'il n'est pas envisageable que les cavaliers randonnent sur du bitume, ce qui est préjudiciable aux pieds des chevaux et désagréable pour les cavaliers. Il s'offusque que le tronçon en rive droite du Gargot, du Lac de Motte Ronde au Pont des Anglais soit bitumé. Il préconise de garder à cet endroit au moins un passage cavalier, même étroit ;
- Lettre de Madame SIBUE Clarisse du 17 novembre 2014, annexée au registre pages 4 et 5 (il s'agit d'une copie de la lettre déposée au registre de Cruet) ;
- Page 6 du registre, début d'observation manuscrite de Monsieur BOUVET Didier peu avant la fin de ma permanence du 18/11/2014. Monsieur BOUVET devait revenir en mairie les jours suivants pour compléter sa déposition mais il ne l'a pas fait.

- Délibération du Syndicat Intercommunal d'Assainissement des Terres et d'Écoulement des Eaux de la Plaine du Gargot demandant que l'accès aux berges pour la surveillance et les travaux soit possible à tout moment. Pour ce faire, la véloroute doit pouvoir supporter la circulation et l'utilisation d'engins forestiers de travaux publics sur pneus. L'accès aux cours d'eau doit se faire facilement et ne pas être entravé. La piste devra être fermée au public lors des travaux d'entretien afin d'éviter tout risque d'accident. Le gestionnaire de la véloroute doit être responsable de l'entretien des bordures, de l'élagage et prendre à sa charge les dégâts qui pourraient être causés à la véloroute lors des crues. Le syndicat demande l'établissement d'une convention avec le gestionnaire de la véloroute pour fixer les règles et les responsabilités.
- Note du 08 décembre 2014 de Monsieur le Maire de Saint Pierre d'Albigny mentionnant 3 erreurs au dossier à propos de propriétés de parcelles. Il propose de modifier le tracé entre R16 et R17 pour le renvoyer sur la RD32 et ainsi libérer le chemin rural qui jouxte la zone naturelle. Sur le tronçon R18-R14, le 1^{er} profil indique la création d'une voirie de 7,50 mètres de largeur sur 3,55 km de longueur, voirie trop consommatrice d'espace qui impactera la zone naturelle – matériau de surface et coloris ? quid de la pratique équestre ? ; le 2^{ème} profil indique une largeur maximale de 3,00 mètres - matériau de surface et coloris ? quid des autres usagers ? En conclusion Monsieur le Maire est plutôt favorable au projet à condition de prendre en compte et de respecter les autres usagers ainsi que l'activité agricole ;
- Note du Président et du Délégué Sécurité de l'Amicale Cyclotouriste de l'Arclusaz, du 04 décembre 2014. Il est favorable à la variante 1 passant par le lac de Grésy en énumérant ses avantages au plan de la sécurité ; il souhaiterait une séparation du flux voitures/vélos dans le tronçon compris entre le camping du lac de Carouge et le rond point de la base de loisirs de Saint Pierre d'Albigny ;
- Original du courrier de la FDSEA, du 1^{er} décembre 2014 dont plusieurs copies ont été déposées aux registres d'autres mairies ;
- Copie du courrier de la Confédération Paysanne dont l'original a été déposé au registre de Laissaud ;
- Lettre du Groupement de Développement Agricole de Cœur de Savoie, du 4 décembre 2014, reprenant les thèmes et la formulation des observations émises par la Confédération Paysanne ;
- Lettre de Monsieur GABET Joseph, du 9 décembre 2014, reprenant bon nombre de thème et de formulations de la lettre de la FDSEA ;
- Lettre de l'Association Cruet "Nature et Patrimoine" (cosignée par deux coprésidents dont Monsieur TROILLARD ayant déposé, à titre individuel, une observation manuscrite au registre de Cruet). Cette association présente un historique du pont Victor Emmanuel (Pont des Anglais) et préconise de l'emprunter pour retraverser ensuite l'Isère par le pont Morens. Cette solution aurait un intérêt touristique certain et un coût inférieur ;
- Lettre non datée de l'Association des Agriculteurs du bassin albertvillois reprenant les thèmes de la non concertation avec la profession agricole, les conflits d'usage avec les agriculteurs à Saint Hélène sur Isère, la largeur insuffisante de la voie partagée vers le lac de Grésy sur Isère et le souhait d'un autre tracé la long de la digue de l'Isère ;
- Lettre du 08 décembre 2014 de Madame Anne BELLEMIN-LAPONNAZ reprenant les thèmes et les formulations de la FDSEA ;
- Lettre des Jeune Agriculteurs de Savoie, du 2 décembre 2014 reprenant les thèmes et termes de la lettre de la FDSEA ;
- Lettre de Monsieur et Madame EARL FAY Jean Claude et Laurence, du 8 décembre 2014, reprenant les formulations de la FDSEA "sur l'absence de concertation", "sur un projet mal construit"...

- Lettre de Monsieur VULLIEN Frédéric, du 8 décembre 2014 à laquelle est joint une copie de l'arrêté de biotope de la Bialle. Il argumente longuement sur l'absence de concertation, la sous évaluation de l'importance de la zone de la Bialle, un projet mal construit, un coût trop élevé... En conclusion Monsieur VULLIEN reprend la formulation de la FDSEA : "le projet ne peut aboutir en l'état, il doit être retiré pour être retravaillé en concertation";
- Lettre de Monsieur Jean Pierre GRISARD, du 5 décembre 2014, se déclarant solidaire des organisations agricoles et dénonçant une absence de concertation, une absence d'étude alternative chiffrée et l'absence de réunions de concertation ;
- Lettre de l'Association des propriétaires et exploitants agricoles de la commune de Freterive, du 5 décembre 2014. Ce courrier compare l'élaboration de ce projet avec la procédure menée pour l'arrêté de biotope de la Bialle, à savoir sans concertation, sans information des élus, mise devant le fait accompli... Il estime la cartographie insuffisante, l'absence de budget prévisionnel de fonctionnement, l'absence de calcul des retombées économiques... L'association s'oppose au projet et estime qu'un tracé le long de l'Isère aurait pu être étudié ;
- Délibération du SIVU "Assainissement Collectif", du 3 décembre 2014 reprenant les arguments et demandes des autres Syndicats, à savoir le maintien de l'accès aux réseaux pour surveillance et entretien, pouvoir supporter la circulation d'engins et camions, la responsabilité de l'entretien des bordures, l'élagage et la prise en charge des dégâts, l'établissement d'une convention... ;
- 4 copies de la lettre de la FDSEA accompagnée chacune d'une annexe comportant des signatures au nombre de 60 ;

Arbin : Pas d'observation

Montmélian : 6 observations

- Page 2 mention de la FRAPNA et courrier du 08 décembre 2014 annexé au registre page 7; dans son courrier de 5 pages, la FRAPNA regrette que le dossier ne comporte pas un inventaire cartographié des différentes voies à aménager qui aurait permis d'en déduire un tracé de moindre impact.
Elle estime que le projet présente des avantages pour les cyclistes et cyclotouristes et, en même temps, estime que l'enrobage n'est pas satisfaisant ; elle mentionne que c'est le cas sur au moins la moitié de cet itinéraire de 45 km. Elle se demande si les voies partagées sont déjà des voies goudronnées et s'interroge sur la prise en compte de l'imperméabilisation des sols, le paysage le long des cours d'eau, le risque d'augmentation de la circulation des véhicules à moteur, le SDAGE... et sur l'éventuelle absence d'étude d'impact pour le tronçon existant au Sud d'Albertville. La FRAPNA s'inquiète de l'impact des travaux (volume des matériaux extraits, des abattages et débroussaillages, émissions de poussières et gaz à effet de serre...) alors qu'un cheminement sur des voies existantes aménagées en voies partagées aurait été préférable. Elle mentionne également une largeur insuffisante pour le passage des chevaux, la destruction de l'ambiance nature de certains chemins aménagés en voie verte par l'apport du goudron. Elle procède ensuite à une analyse par tronçon des impacts pour conclure qu'il y a lieu d'éviter un tracé longeant les ruisseaux, vérifier la conformité avec le SDAGE, favoriser les voies partagées, réduire l'impact écologique des travaux et éviter de les réaliser au printemps et en début d'été, utiliser des matériaux recyclés... et émet d'autres recommandations liées à l'exploitation de la véloroute ;
- Page 2 mention du Comité Départemental de Tourisme Equestre et de EQUISABAUDIA "La Savoie à cheval" et lettre du 1^{er} décembre 2014 cosignée par les Présidents de ces deux organismes, annexée page 3 – Ces deux associations dénoncent la pose de goudron sur les itinéraires déjà empruntés par les cavaliers randonneurs et vététistes qu'il serait indélicat de chasser au profit de nouveaux utilisateurs. Elles considèrent que ce projet représente un investissement important et qu'il est difficile de le déclarer d'intérêt public dans la mesure où il n'intéresse qu'une seule activité de pleine nature ; le cyclotourisme ;

- Pages 4 à 6 lettre de l'AAPPMA Pêcheurs Chambériens – Cette association regrette de n'avoir été avertie du projet que par l'enquête publique. et rappelle qu'elle paye des beaux de pêche. Elle mentionne que ce projet impacte fortement les espaces quelle loue et interroge le Maître d'Ouvrage sur les mesures envisagées vis-à-vis des espèces protégées et sur les espèces envahissantes. Elle souhaite qu'un écran végétal soit installé dans les secteurs où il n'y a pas d'alternative au tracé et qu'un autre tracé soit recherché dans les zones à enjeu patrimonial majeur (le long du Gargot et au droit de la future échelle à poissons sur le Bon de Loge). La majeure partie de cette lettre est exprimée sous forme d'interrogations vis-à-vis de l'artificialisation future des berges, des travaux de terrassement, de l'imperméabilisation de plus d'une quinzaine d'hectares de chemins, de la signalétique, des accès pêcheurs...

L'AAPPMA s'estime flouée vis-à-vis de son engagement en faveur de la protection des cours d'eau. Elle estime que son implication est ignorée et qu'une phase de concertation avec les collectivités piscicoles permette de préciser ou repenser le tracé par endroits.

- Lettre du 8 décembre 2014 de la Communauté de Communes de Cœur de Savoie. Elle émet des réserves quant aux aménagements de sécurité le long de la RD1006, au niveau du Pont Morens et au niveau du giratoire qui dessert l'échangeur de la A43. Elle préconise un passage le plus possible en site propre. Elle estime que le projet a la double vocation de développement touristique et de promotion de déplacement doux. A ce sujet, le tracé en rive gauche de l'Isère pour rejoindre Alpages, sur la RD923, est soumis à un fort trafic routier et ne se conçoit donc pas en voie partagée. En conclusion la Communauté de Communes demande que soit retenue la variante 1 du projet avec réalisation d'une passerelle sur l'Isère. Cet itinéraire en voie verte sera plus sécurisé et offrira une meilleure desserte aux communes voisines et une liaison avec le réseau cyclable de Chambéry Métropole.
- Délibération du Conseil Municipal du 17 novembre 2014. La délibération mentionne que la commune ne peut être que favorable à ce projet, dans le respect des principes qui ont guidé son élaboration : développement du tourisme vert ou rural, promotion du mode de déplacement doux...

Le tracé de base proposé (variante 2) ne répond pas aux deux principes précités. Il traverse une zone industrielle et passe ensuite en bordure de l'Isère dans un secteur faiblement bâti ce qui ne permet pas une valorisation des atouts touristiques et patrimoniaux de la commune. Concernant les déplacements doux, cet itinéraire n'optimise pas les pistes cyclables de la commune.

Le tracé variante 1 serait plus approprié à condition de la modifier depuis l'hôtel Georges en le dirigeant vers la rue Berthier, puis l'avenue du Grésivaudan, ces voies disposant déjà de pistes. La véloroute pourrait ainsi desservir la piscine et les équipements de plein air de la commune puis traverser la RD1006 pour rejoindre le chemin de digue et traverser l'Isère pour rejoindre le tracé de base sur l'autre rive.

La commune donne néanmoins un avis favorable au projet.

La Chavanne : Pas d'observation

Sainte Hélène du Lac : 3 observations

- Observation manuscrite sur registre, page 2, de Monsieur HERREMAN Jean Claude, à propos de la section 4, suggérant de réutiliser les piles du pont provisoire SNCF construit en 1979, pour réaliser une passerelle et ainsi éviter la construction d'un ouvrage de franchissement entier ;
- Délibération du Conseil Municipal du 19/11/2014 préconisant de revenir à la variante 1 (rive droite de l'Isère) au lieu de la variante 2 (rive gauche via le pont Morens) retenue au projet. Bien que plus onéreuse cette variante présente l'avantage d'une meilleure sécurité pour les usagers ;
- Page 5 du registre, observation manuscrite de Madame Sylvie SCHWELBE ? qui estime le coût de la véloroute élevé et préconise un passage en rive gauche dans la section 3 (au droit de Montmélian).

Francin : 3 observations

- Page 3 du registre, observation manuscrite de Monsieur (ou Madame) Claude DETRAZ déplorant la non réutilisation du Pont des Anglais pour rejoindre la "remarquable rive gauche" de l'Isère entre le pont de Coise et le pont du Mont Blanc à Montmélian. Cette personne n'a pas pu situer le tracé dans Alpespace et n'a pas trouvé dans le dossier les renseignements relatifs aux matériaux utilisés pour les nouvelles chaussées, ni de renseignements concernant le réemploi de matériaux existants ou naturels ;
- Délibération du 21 novembre 2014 exprimant à l'unanimité des 14 votants les avantages que représenterait un tracé en rive droite de l'Isère évitant le Pont Morens et réutilisant les piles métalliques de l'ancien pont SNCF ;
- Lettre d'un collectif d'habitants de Francin comportant 9 signatures et exprimant les souhaits d'un itinéraire en rive droite de l'Isère, moins dangereux que le long de la D923. Ces personnes mentionnent l'opportunité de créer un parcours pédagogique dans ce secteur où sont installées des entreprises de recyclage de déchets. Elles mentionnent également la nécessité de réhabiliter préalablement ce secteur souvent encombré de décharges sauvages.

Laissaud : 1 observation

- lettre de la Confédération Paysanne du 5 décembre 2014 déplorant l'absence de concertation préalable et estimant "qu'il aurait été pertinent de savoir si ce projet est une opportunité pour le développement du territoire et par là même de son agriculture". Elle estime nécessaire de s'assurer que le projet ne mette pas en difficulté le fonctionnement des exploitations agricoles avoisinantes et mentionne que l'activité agricole peut induire des risques et nuisances sonores et olfactives potentiels pour les usagers de la véloroute.

La Confédération Paysanne émet une série de 9 demandes allant de l'information de l'avancée du projet à la non pénalisation de la circulation des animaux. La Confédération Paysanne s'interroge sur un tracé qui longerait le cours de l'Isère et demande une prolongation de la durée de l'enquête.

4) EXAMEN DES OBSERVATIONS

4.1 Procès-verbal des observations reçues et mémoire en réponse

Conformément à l'article 8 de l'arrêté d'ouverture d'enquête, j'ai rencontré le Maître d'Ouvrage le 18 décembre 2014 pour lui communiquer les observations reçues (copie des lettres et pages des registres). Le 16 janvier 2015 je lui ai remis un document résumant la totalité de ces observations. Le procès-verbal est joint en **annexe 1**.

Le 16 février 2014, le Maître d'Ouvrage m'a adressé son mémoire en réponse dans lequel il répond à mes questions et propose des aménagements et des modifications à son projet. Le mémoire en réponse est joint en **annexe 2**.

4.2 Réponses du Commissaire Enquêteur (*en italique ci-après*)

Les observations sont examinées par thème. Mes réponses comprennent aussi les éléments apportés par le Maître d'Ouvrage dans son mémoire en réponse.

L'information du public

Quelques observations dénoncent une insuffisance d'information, sur l'organisation de l'enquête.

Toutes les formalités légales de publicité de l'enquête (annonce dans 2 journaux, affichages en mairies, affichages sur le terrain...) ont été correctement accomplies comme rappelé au chapitre 2.3 pages 6 à 8 du présent rapport. Les certificats d'affichage des mairies des 19 communes sont joints aux registres d'enquêtes.

La concertation

De nombreuses observations dénoncent un manque de concertation, voire une absence totale de concertation.

Comme le rappelle le Maître d'Ouvrage dans son mémoire en réponse "la concertation préalable s'est déroulée sous forme de rencontre avec les élus locaux en 2009 et 2010". Le dossier lui-même, page 28, mentionne ces échanges avec les acteurs locaux et la prise en compte de leurs avis et suggestions. La réunion d'avril 2010 a permis de présenter les ajustements proposés.

A ce sujet, l'autorité environnementale dans son avis du 06 avril 2012, estime que "le dossier fait état d'un processus de concertation qui semble assez développé et précise que les points de vue exprimés ont bien été pris en compte".

Certes, le délai entre les consultations de 2010 et l'enquête publique (fin 2014) peut paraître long et donner à penser à une mise en sommeil du projet nécessitant une reprise de la concertation. Il n'en est rien. L'importance du projet nécessitait du temps pour finaliser le dossier d'enquête publique, prendre en compte les modifications demandées et intégrer la nouvelle procédure de consultation de l'autorité environnementale. A cela s'est ajouté le délai nécessaire à la consultation des services locaux de l'Etat souhaitée par le Préfet de la Savoie.

De plus, au printemps 2014 se sont tenues les élections municipales et l'arrivée de nouveaux élus a contribué à faire un peu "oublier" le projet et les avis exprimés par les prédécesseurs.

Enfin, l'enquête publique joue également son rôle dans le processus de concertation et le finalise puisque, comme nous le verrons plus loin, le Maître d'Ouvrage a tenu compte de bon nombre d'observations et propose d'apporter des modifications substantielles à son projet.

Dans le même esprit, une récente concertation (été 2014) avec la Société des Granulats Vicat, à propos de l'extension des carrières de Laissaud, a permis de définir les aménagements qui seront mis en place pour permettre l'extension des carrières et leur exploitation en parfaite harmonie avec la mise en service la véloroute.

Les atteintes à l'environnement

Imperméabilisation des sols - Plusieurs observations, dont celle de la FRAPNA et des Pêcheurs Chambériens, dénoncent une imperméabilisation des sols.

Le projet s'établissant sur des voies existantes, déjà imperméabilisées par des chaussées en dur, ce ne sont que 3,8 km supplémentaires qui seront imperméabilisés. Pour une largeur de 3,5 mètres cela représente une superficie de 1,3 ha qui peut paraître importante mais qui reste faible au regard des 45 km de linéaire du projet.

Secteurs sensibles en zones humides – Quelques observations mentionnent la création d'une voie nouvelle, en zone humide, à proximité du canal d'Arbin et le passage dans le secteur de la Bialle, protégé par un arrêté de biotope.

Le linéaire de voirie à créer en site propre, le long du canal d'Arbin, n'est que de 400 mètres et sa largeur sera réduite à 3 mètres au lieu des 4 mètres partout ailleurs. Là encore il faut ramener le linéaire aux 45 km du projet, ce qui représente moins de 1 % et me paraît très acceptable.

Vis-à-vis de la zone de biotope, le tracé reste en bordure et le trafic des vélos ne génère pas de bruits excessifs ou de pollutions particulières. Comme prévu au projet, il sera installé des signalisations pour attirer l'attention des usagers sur la fragilité des espaces traversés et les indispensables précautions à prendre. L'aspect pédagogique de cette signalétique est à mentionner car peu de personnes savent ce qu'est un arrêté de biotope.

Il faut rappeler ici que ce sont essentiellement les travaux qui risquent de générer le plus d'atteintes à l'environnement. Le Maître d'Ouvrage présente dans son projet toutes les mesures prévues pour les réduire le plus possible : période la plus favorable pour la faune et la flore, balisage des zones de travaux pour éviter la divagation des engins, stockage des matériels et produits potentiellement polluants à l'écart...

Les conflits d'usage

Les élus de Sainte Hélène sur Isère et un transporteur estiment que, dans le tronçon compris entre la sortie de l'autoroute et la zone artisanale, la circulation des camions ne permet pas d'envisager un classement en voie partagée mais préconisent une piste cyclable séparée.

Lors d'une visite sur place avec le Maire, j'ai effectivement pu constater que cette voirie est très fréquentée par de nombreux camions et que la largeur de chaussée leur permet de rouler souvent très vite.

La réalisation d'une piste en parallèle paraît très séduisante mais compte tenu du linéaire de 1,5 km et du franchissement des deux ponts, le surcoût estimé par le Maître d'Ouvrage s'élève à 1 M€. Le coût du secteur n° 1 (14 km) estimé à 2 M€ passerait à 3 M€, soit une augmentation de 33 %.

Le Maître d'Ouvrage propose de maintenir le statut de voie partagée en réduisant par un marquage la largeur "roulable" à 5,50 mètres et en réservant les accotements aux piétons et cyclistes ; ces accotements seront utilisables pour le croisement des poids lourds. Un régime de priorité sera instauré sur les deux ponts et les limitations de vitesse seront adaptées.

La proposition du Maître d'Ouvrage relève d'une préoccupation de maîtrise des coûts, bien compréhensible au regard des montants mis en jeu, tout en garantissant la sécurité des usagers.

Les demandes de détournement systématique du tracé - Les agriculteurs, leurs représentants syndicaux, les chasseurs et des élus estiment que le tracé de la véloroute n'est pas compatible avec leur activité et préconisent de reporter systématiquement le tracé le long de l'autoroute ou sur la berge rive gauche de l'Isère, à l'image du tronçon déjà réalisé au Sud d'Albertville. Ces demandes concernent essentiellement la moitié Nord du projet, entre Sainte Hélène sur Isère et Frèterive.

La demande de report systématique du tracé le long de l'autoroute ou de l'Isère ne me paraît pas recevable. Le tracé perdrait l'essentiel de sa vocation touristique pour laquelle il a été élaboré. La monotonie du parcours le rendrait peu attractif, y compris pour les locaux pratiquant un cyclisme plus sportif.

Des contestations de classement en voie verte de plusieurs tronçons

- 1) Le long de l'Aitelène - Les agriculteurs s'opposent au classement en voie verte d'un chemin d'exploitation desservant bon nombre de parcelles, le long de l'Aitelène.

Cette demande me paraît légitime et le Maître d'Ouvrage admet que ce classement en voie verte peut, exceptionnellement à cet endroit, être reconsidéré. Malgré une réelle perte d'intérêt touristique il accepte de retenir la proposition de report de ce tronçon, le long de l'autoroute.

- 2) Le long du Gargot - De nombreux acteurs dont les agriculteurs, le Syndicat intercommunal d'assainissement, le Syndicat intercommunal d'assainissement des terres et d'écoulement des eaux de la plaine du Gargot, l'AAPPMA (pêcheurs) s'opposent au statut de voie verte car ils estiment indispensable de continuer à bénéficier de l'accès motorisé dans ce secteur.

Le nombre de demandes légitimes en ce sens démontre la nécessité de maintenir un accès motorisé dans ce secteur. Le Maître d'Ouvrage propose de reclasser cet itinéraire en voie partagée.

La demande de modification du tracé entre le pont de Grésy et le lac de Carouge - Cette demande est formulée par le Maire de Grésy, pour tenir compte de la forte circulation sur cette voie en période estivale, par le Syndicat de la Bialle et par les agriculteurs pour des raisons de sécurité. Ces derniers proposent une signalétique qui permettrait néanmoins de diriger les cyclistes vers le lac.

Comme le souligne le Maître d'Ouvrage, un changement de tracé dans ce secteur priverait les cyclistes de l'accès au lac de Carouge. Selon lui, la largeur de la voie est compatible avec un croisement apaisé entre les engins agricoles et les cyclistes ou piétons.

Le Maître d'Ouvrage propose d'aménager le carrefour avec la RD 201 pour le sécuriser. Cette solution me paraît acceptable.

Les observations des cavaliers – Dans le tronçon compris entre Frèterive et le Pont des Anglais, les cavaliers empruntent un itinéraire qu'ils souhaitent conserver enherbé. Le revêtement bitumineux de la véloroute n'est pas compatible avec la pratique équestre, surtout pour les allures au trot ou au galop.

La demande des cavaliers de reporter le tracé en rive gauche de l'Isère, ici comme partout ailleurs, dénaturerait le projet. Les berges de l'Isère, qui plus est sur un linéaire important, n'offrent pas un cadre compatible avec la vocation touristique de la Véloroute.

Le Maître d'Ouvrage propose de maintenir le tracé de l'enquête publique et d'offrir aux cavaliers, sur le même parcours, des sections distinctes non revêtues, d'un linéaire cumulé de 3,5 km représentant environ 50% du linéaire du tronçon. Dans les secteurs ne permettant pas de dévier les chevaux un accotement unilatéral, non revêtu, de 1,00 mètre de largeur remplacera les 2 accotements de 0,50 m initialement prévus et permettra aux cavaliers d'évoluer au pas, hors du revêtement.

Cette solution me paraît être un compromis de nature à favoriser une bonne cohabitation entre cavaliers, cyclistes et piétons.

La proposition du Maître d'Ouvrage est explicitée par une cartographie intitulée "Usage équestre", jointe à son mémoire en réponse.

Les propositions de changement de tracé

Réutilisation du pont des Anglais – Monsieur le Maire de Cruet, l'association Cruet Nature et Patrimoine et une autre personne préconisent de modifier le parcours pour emprunter le Pont des Anglais et rejoindre Montmélian via le chemin de digue en rive gauche de l'Isère. Ils évoquent l'intérêt historique du Pont des Anglais.



Le pont des Anglais côté rive droite de l'Isère – La structure est vétuste.

Comme le signale le Maître d'Ouvrage ce pont menace ruine. Sa réhabilitation, en admettant qu'elle soit possible techniquement et financièrement, renverrait la Véloroute sur la berge de la rive gauche de l'Isère où le paysage est banal et monotone, ce qui ne présente aucun intérêt.

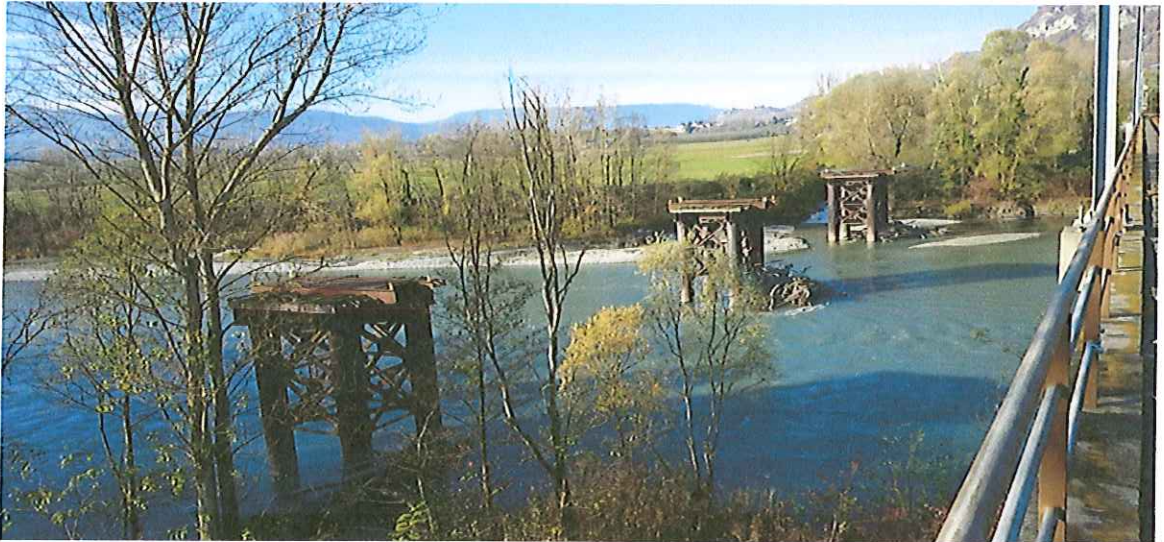
Parcours sur Montmélian et réutilisation des structures de l'ancien pont ferroviaire

Les élus de Montmélian, Francin, Sainte Hélène du Lac, de la Communauté de Communes de Cœur de Savoie, un collectif d'habitants de Francin, un habitant de Sainte Hélène du Lac préconisent divers changements de tracé dans ce secteur. Ainsi, un tracé se prolongeant dans Montmélian permettrait de desservir les équipements sportifs de la ville ainsi qu'un futur programme de logements.

Cet itinéraire permettrait d'éviter le parcours en rive gauche de l'Isère, en voie partagée le long de la RD 923, soumise à un fort trafic routier. La délibération du conseil municipal de Francin et plusieurs observations préconisent un parcours en rive droite de l'Isère avec un franchissement au droit d'Alpespace, en réutilisant les piles de l'ancien pont ferroviaire.

Le Maître d'Ouvrage a examiné favorablement les propositions pour ce secteur et propose de retenir le principe d'un itinéraire en rive droite de l'Isère, avec circulation apaisée pour les véhicules à moteur. Le franchissement de l'Isère et la pénétration dans Alpespace seront réalisés à l'aide d'une passerelle souple, à l'amont du pont ferroviaire actuel. Le surcoût est estimé entre 1 et 1,5 M€ et devra faire l'objet d'un partenariat financier avec les collectivités locales.

Cette solution me paraît prendre en compte bon nombre des préoccupations exprimées dans les observations : desserte plus large de Montmélian, sécurisation du franchissement de l'Isère, suppression du tronçon de voie partagée le long de la RD923 et esthétique beaucoup plus favorable de la passerelle souple par rapport aux piles de l'ancien pont ferroviaire.



Les piles de l'ancien pont ferroviaire paraissent difficilement réutilisables esthétiquement et économiquement. Comme le montre la photo, leurs structures constituées de 4 tubes retiennent dangereusement les embacles.

Les observations favorables au projet

De nombreux avis favorables et très favorables au projet sont exprimés par le public à Grignon, Gilly sur Isère, Frontenex, Sainte Hélène sur Isère, Tournon, Saint Jean de la Porte, Saint Pierre d'Albigny, Montmélian...mais aussi par des élus dans les délibérations de plusieurs Conseils Municipaux de ces communes.

Mes conclusions font l'objet d'un document distinct, annexé au présent rapport.

Fait à SAINT OURS le, 13 mars 2015

Le Commissaire Enquêteur,
André PETIT